



**ANALISIS PELAKSAAN DINAS JAGA DI MT.
PANDERMAN YANG MENAKIBATKAN HILANGNYA
FIRE FIGHTING EQUIPMENT DAN *MOORING
EQUIPMENT***

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**MUHAMMAD HANIF CHANDRA MIRFAQ
541711106335 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2022

HALAMAN PERSETUJUAN

ANALISIS PELAKSAAN DINAS JAGA DI MT.
PANDERMAN YANG MENAKIBATKAN HILANGNYA
FIRE FIGHTING EQUIPMENT DAN MOORING
EQUIPMENT

Disusun Oleh:

MUHAMMAD HANIF CHANDRA MIRFAQ

541711106335 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 24. 02. 2022

Dosen Pembimbing I
Materi

Capt. SUHERMAN, M.Sc., M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19660915 199903 1 001

Dosen Pembimbing II
Penulis

ROMANDA ANNAS A., S.ST., MM
Penata (III/c)
NIP. 19840623 201012 1 005

Mengetahui / Menyetujui
Ketua Program Studi
Maulida

Capt. DWI ANTONO, MM., M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga di MT. Panderman yang Mengakibatkan Hilangnya *Fire Fighting Equipment* dan *Mooring Equipment*” karya,

Nama : MUHAMMAD HANIF CHANDRA MIRFAQ

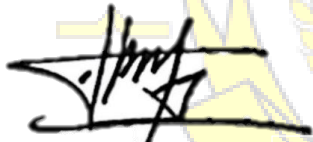
NIT : 541711106335 N

Program Studi : D.IV NAUTIKA

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi NAUTIKA,
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Senin , tanggal 7 Maret 2022

Semarang, 23 Maret 2022

Penguji I



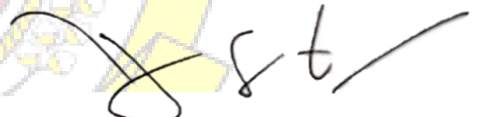
Capt. DIAN WAHDIANA, M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19700711 199803 1 003

Penguji II



Capt. SUHERMAN, M.Si., M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19660915 199903 1 001

Penguji III

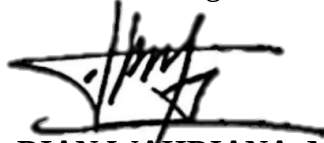


YUSTINA SAPAN S.Si.T., M.M
Penata (III/c)
NIP. 19771129 200502 2 001

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang



Capt. DIAN WAHDIANA, M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : MUHAMMAD HANIF CHANDRA MIRFAQ

NIT : 5417111063335 N

Program Studi : D.IV NAUTIKA

Skripsi dengan judul “Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga di MT. Panderman yang Mengakibatkan Hilangnya *Fire Fighting Equipment* dan *Mooring Equipment*”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan oranglain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 26 Januari 2022

Yang menyatakan,



MUHAMMAD HANIF CHANDRA M.
NIT. 5417111063335 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. *Getting a bad grade is not the end of the world*
2. Pendidikan bukan menjadi yang terbaik, tapi pendidikan merupakan proses untuk menjadi diri sendiri yang bisa berguna untuk orang lain

Persembahan:

1. Orang tua saya tercinta, Bapak Sidrotul Muntaha dan Ibu Siti khalimah.
2. Saudara dan kerabat dari keluarga saya.
3. Capt. Dian Wahdiana, M.M. M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Capt. Suherman M.Si.,M.Mar selaku dosen pembimbing I.
5. Romanda Annas A.,S.ST, MM selaku dosen pembimbing II.
6. Rekan-rekan Almamater Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

PRAKATA

Alhamdulillah, segala puji dan syukur kehadiran Allah SWT atas berkah, rahmat dan hidayah-Nya yang senantiasa dilimpahkan, sehingga bisa menyelesaikan skripsi dengan judul “Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga di MT. Panderman yang Mengakibatkan Hilangnya *Fire Fighting Equipment* dan *Mooring Equipment*”

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini banyak hambatan serta rintangan yang penulis hadapi namun pada akhirnya dapat melaluinya berkat adanya bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak baik secara moral maupun spiritual. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

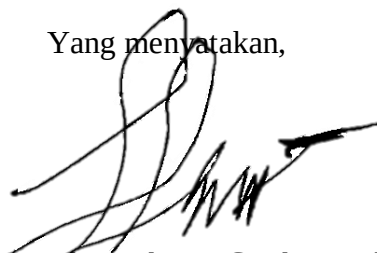
1. Capt. Dian Wahdiana, M.M. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Dwi Antoro, MM., M.Mar, selaku Ketua Jurusan Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Capt. Suherman M.Si.,M.Mar, selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.

4. Romanda Annas A.,S.ST, MM selaku Dosen Pembimbing penulisan yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi ini Bapak dan Ibu tercinta,
5. Bapak Sidrotul Muntaha dan Ibu Siti Khalimah yang telah tulus mendoakan, membimbing dan memberi semangat dalam pengerjaan skripsi ini.
6. Seluruh taruna-taruni PIP Semarang angkatan 54 yang telah membantu dalam proses penyusunan skripsi.
7. Seluruh Teman teman saya di Perumahan Wanamukti yang telah memotivasi saya dan membantu saya dalam proses penyusunan skripsi
8. Seluruh Perwira dan Crew di atas kapal MT. Panderman yang telah membantu kelancaran dalam penyusunan skripsi ini.
9. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri sendiri dan orang lain serta dengan segala kerendahan hati penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Semarang, 27 januari 2022

Yang menyatakan,



MUHAMMAD HANIF CHANDRA M.
NIT. 541711106335 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRAKSI	xiii
ABSTRACT	xiv
BAB I. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Cakupan Masalah Penelitian	3
1.3 Rumusan Masalah	3
1.4 Tujuan Penelitian	3
1.5 Kegunaan Penelitian	4
1.6 Orisinalitas Penelitian	5
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA	9
2.1 Kajian Pustaka	6

2.2 Kerangka Teoritis	17
2.3 Kerangka Berpikir.....	18
BAB III. METODE PENELITIAN	20
3.1 Pendekatan dan Desain Penelitian	20
3.2 Fokus dan Lokus Penelitian	21
3.3 Sumber Data Penelitian.....	21
3.4 Teknik Pengumpulan Data	23
3.5 Teknik Keabsahan Data	25
3.6 Teknik Analisis Data.....	26
BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN.....	28
4.1 Hasil Penelitian.....	28
4.2 Pembahasan.....	33
4.3 Keterbatasan Penelitian.....	45
BAB V. SIMPULAN DAN SARAN.....	46
5.1 Simpulan	46
5.2 Saran	47
DAFTAR PUSTAKA.....	48
LAMPIRAN.....	50
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	65

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir.....	18
Gambar 4.1 MT. Panderman	28



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Ship's Particular</i>	51
Lampiran 2	Berita Acara Hilang.....	52
Lampiran 3	Transkrip Wawancara.....	53
Lampiran 3	Berita Acara CCTV.....	63



INTISARI

Mirfaq, Muhammad Hanif Chandra. 2022. “Analisis pelaksanaan dinas jaga di MT. Panderman yang mengakibatkan hilangnya Fire Fighting Equipment dan Mooring Equipment”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Capt. Suherman, M.Si., M.Mar, Pembimbing II: Romanda Annas A.,S.ST, MM.

Dalam era pembangunan nasional sekarang ini peranan transportasi laut sangat besar, baik di wilayah nasional Indonesia, maupun transportasi antar negara di seluruh dunia. Dengan jasa transportasi maka perpindahan barang maupun penumpang baik dari satu daerah ke daerah lain maupun antar negara ke negara lain dapat berjalan dengan baik. Dalam hal ini jasa angkutan laut yang sangat berperan dalam proses perpindahan barang-barang, keamanan dan keselamatan Crew/anak buah kapal juga perlu di perhatikan, maka dari itu alat alat keselamatan dan penunjang kinerja kapal perlu di perhatikan, penulis menemukan masalah mengenai hilangnya fire fighting equipment dan mooring equipment di kapal penulis saat melaksanakan praktek laut.

Metode analisis data yang digunakan penulis untuk mempresentasikan masalah adalah metode deskriptif kualitatif, yang digunakan untuk menjelaskan bagaimana pelaksanaan dinas jaga yang menyebabkan hilangnya Fire fighting equipment dan mooring equipment faktor-faktor yang menyebabkan hilangnya fire fighting equipment dan mooring equipment juga menjadi permasalahan yang penulis peroleh. Berdasarkan hasil penelitian penulis, hilangnya peralatan tersebut terjadi karena lalainya petugas jaga karena terlalu fokus dalam mengatasi masalah di manifold, dan beberapa faktor seperti CCTV di kapal mati sehingga tidak ada jejak kemana hilangnya peralatan tersebut.

Berdasarkan hasil analisis di atas kapal dapat disimpulkan bahwa hilangnya peralatan tersebut terjadi karena lalainya dinas jaga di kapal yang sedang sibuk mengatasi permasalahan bongkar muat di kapal dan tidak ada tindak lanjut dari pihak perusahaan mengenai rusaknya alat di kapal seperti CCTV dan kurang adanya koordinasi dari pihak Pelabuhan saat kejadian tersebut terjadi. Adapun saran penulis sebaiknya untuk menanggulangi masalah-masalah diatas yaitu perusahaan pelayaran seharusnya melakukan melaksanakan pembinaan untuk Crew yang akan melaksanakan onboard dengan menerapkan dinas jaga yang sesuai dengan SCTW, dari pihak perusahaan sendiri harus cepat dalam menindaklanjuti kendala dan masalah di kapal agar kinerja kapal dapat terlaksana dengan baik.

Kata Kunci : Dinas jaga, *Fire fighting Equipment, Mooring Equipment*

ABSTRACT

Mirfaq, Muhammad Hanif Chandra. 2022. *“Analysis of the Implementation Watch keeping on MT. Panderman cause loss of fire fighting equipment and mooring equipment”*. Script. Associate Degree Program, Study Program Nautica, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Supervisor I: Capt. Suherman, M.Si., M.Mar, Supervisor II: Romanda Annas A., S.ST, MM..

In the current era of national development, the role of sea transportation is very large, both in the national territory of Indonesia, as well as transportation between countries throughout the world. With transportation services, the movement of goods and passengers both from one area to another and between countries to other countries can run well. In this case, sea transportation services which play a very important role in the process of moving goods, security and safety of crew / crew also need to be considered, therefore safety equipment and supporting ship performance need to be considered, the author found a problem regarding the loss of fire fighting equipment and mooring equipment on the author's ship when have sea project.

The data analysis method used by the author to present the problem is a qualitative descriptive method, which is used to explain how the implementation of the guard service caused the loss of Fire fighting equipment and mooring equipment. Based on the results of the author's research, the loss of the equipment occurred due to the negligence of the duty officer because he was too focused on solving problems in the manifold, and several factors such as CCTV on the ship broken so that there was no trace of where the equipment had disappeared.

Based on the results of the analysis on the ship, it can be concluded that the loss of the equipment occurred due to the negligence of the guard on board who was busy dealing with loading and unloading problems on the ship and there was no follow-up from the company regarding the broken equipment on board such as CCTV and lack of coordination from the port when the incident occurred. . As for the author's suggestion, it is better to overcome the problems above, namely the shipping company should carry out coaching for the crew who will be onboard by implementing the guard service in accordance with SCTW, the company itself must be fast in following up on obstacles and problems on the ship so that the ship's performance can be carried out well.

Keyword: Watch keeping, Fire Fighting Equipment, Mooring Equipment.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Dalam era pembangunan nasional sekarang ini peranan transportasi laut sangat besar, baik di wilayah nasional Indonesia, maupun transportasi antar negara di seluruh dunia. Dengan jasa transportasi maka perpindahan barang maupun penumpang baik dari satu daerah ke daerah lain maupun antar negara ke negara lain dapat berjalan dengan baik. Dalam hal ini jasa angkutan laut yang sangat berperan dalam proses perpindahan barang-barang, sebab bila ditinjau dari segi kuantitas barang maupun dari segi geografis negara kita maka sarana angkutan lautlah yang paling cocok untuk digunakan di negara kita ini dibandingkan dengan sarana angkutan lainnya.

Besarnya keinginan masyarakat saat ini untuk menggunakan jasa angkutan laut sebagai jalur transportasi semakin bertambah, terbukti dengan meningkatnya jumlah kapal-kapal yang beroperasi secara tidak langsung akan banyak membuka lapangan kerja baru. Kita ketahui bahwa jasa angkutan laut mempunyai resiko bahaya yang cukup tinggi, sehingga untuk mengantisipasinya diperlukan tenaga pelaut yang mengetahui tentang tugas jaga di kapal dan mampu melaksanakan tugas dan tanggung jawab yang sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang diisyaratkan oleh badan internasional yaitu IMO (*International Maritime Organization*).

Menurut sebuah laporan oleh Dewan Keselamatan Transportasi Nasional tertanggal 9 September 1981 yang berjudul Studi Khusus “*Major Marine Collisions and Effects of Prevention Recommendations*” penyebab utama tubrukan laut dari tahun 1970 sampai dengan tahun 1979 adalah kesalahan manusia. Pada tahun 1982, 236 kapal (dengan total 1.460.000 GRT yang terdaftar) hilang melalui berbagai penyebab. Dan lima tahun kemudian ada kerugian 156 kapal (dengan total 1.207.400 GRT yang terdaftar). Jadi “Kesalahan Manusia” (*Human Error*) masih memainkan peran utama pada korban dan kecelakaan kapal laut.

Kompetensi atau kemampuan para *crew* atau anak buah kapal di atas kapal adalah suatu faktor kritis dalam keselamatan dan pengoperasian kapal, dimana kebanyakan dari mereka kurang memahami dan tidak mengerti secara pasti pelaksanaan dinas jaga, sehingga dalam pelaksanaan jaga mereka seringkali terlambat dalam mengambil suatu tindakan jika situasi membahayakan. Seperti yang penulis alami mengenai hilangnya *Fire fighting Equipment* dan *Mooring equipment* dua peralatan ini sangat penting untuk operasional kapal khususnya untuk keselamatan kapal dan *crew*.

Fenomena inilah yang penulis alami, baik ketika kapal sedang berlayar maupun berada di pelabuhan dan cenderung membawa efek yang membahayakan bagi kapal sehubungan dengan pelaksanaan dinas jaga di atas kapal. Hilangnya *Fire fighting Equipment* dan *Mooring equipment* dapat memperlambat kinerja awak kapal dalam pengoperasian muatan dan keselamatan awak kapal. Dari uraian yang di atas, maka penulis tertarik untuk

menuangkan dalam suatu karya ilmiah dalam bentuk skripsi dengan judul : **Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga Di MT. Panderman yang mengakibatkan hilangnya *Fire Fighting Equipment* dan *Mooring Equipment*.**

1.2. Cakupan Masalah Penelitian

Pada penulisan skripsi ini, analisa pelaksanaan dinas jaga di MT. Panderman. Selama penulis melaksanakan praktek laut dari tanggal 20 October 2019 sampai dengan tanggal 28 November 2020.

1.3. Rumusan Masalah

Dalam penyusunan hasil penelitian ini. Hal-hal yang menjadi masalah pokok yaitu :

1. Bagaimana pelaksanaan dinas jaga pelabuhan yang menyebabkan hilangnya *Fire fighting Equipment* dan *Mooring Equipment* ?
2. Apa kendala *crew* yang mengakibatkan saat pelaksanaan dinas jaga pelabuhan *Fire Fighting Equipment* dan *Mooring Equipment* hilang?

1.4. Tujuan Penelitian

Di dalam skripsi ini terdapat berbagai tujuan yang ingin dicapai oleh penulis. Tujuan dari penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Agar *crew* atau anak buah kapal di MT Panderman yang bekerja maupun yang akan bekerja sebagai orang yang melaksanakan dinas jaga dapat memahami betul tugas-tugasnya selama berdinas jaga.

2. Menciptakan sumber daya manusia yang mempunyai nilai-nilai kompetensi yang tinggi sebagai operator diatas kapal sehingga terciptanya perwira-perwira kapal niaga yang handal di bidang pelayaran.
3. Menghindari terjadinya pencurian oleh karena kesalahan manusia yang kurang paham akan pentingnya dinas jaga.

1.5. Kegunaan Penelitian

1.1.1. Aspek Teoritis

1.5.1.1. Membantu perusahaan untuk menambah pemahaman pengetahuan *crew* di atas kapal.

1.5.1.2. Sebagai sumbangan ilmu pengetahuan secara teoritis bagi semua pihak yang membutuhkan sehingga dapat dipergunakan sebagai bahan informasi, dan tambahan koleksi bagi perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

1.1.2. Aspek Praktis

1.1.2.1. Sebagai sumbang ilmu pengetahuan untuk pelaut dalam bekerja di atas kapal guna meningkatkan kualitas kerja *crew* saat diatas kapal. sebagaimana yang diharapkan oleh perusahaan kapal.

1.1.2.2. Sebagai informasi dan pengetahuan bagi masyarakat umum terhadap dunia pelayaran.

1.6. Orisinalitas Penelitian

Orisinalitas penelitian menyajikan perbedaan dan persamaan bidang kajian yang diteliti antara penulis dan penulis-penulis sebelumnya. Hal ini bertujuan agar terhindar dari pengulangan kajian terhadap hal-hal yang sama. Agar lebih mudah dipahami, penulis menyajikannya dalam bentuk tabel dibandingkan dengan menyajikan dalam bentuk paparan yang bersifat uraian.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Kajian Pustaka

2.1.1. Pengertian *Watch Keeping*

Istilah jaga menurut kamus jaga berarti melihat dengan cermat atau waspada. Jaga juga berarti satu masa untuk berjaga. Dalam tugas jaga laut istilah itu berarti tugas (biasanya selama empat jam) untuk perwira kapal/*crew*/pekerja sebuah kapal. Jadi istilah tugas jaga berarti penjagaan dengan : (E.W. Manikome, SP.1 Capt., Tugas Jaga). Cermat artinya memberikan perhatian penuh dan mengawasi dengan waspada atau menjaga kapal dengan seksama. Awas berarti penjagaan dengan terus menerus dan sangat hati-hati karena suatu alasan atau tujuan yang pasti, terutama untuk melihat dan menghindari bahaya tubrukan. Waspada menekankan pada suatu keadaan sangat siaga dan siap untuk bertindak mengatasi apapun yang akan terjadi.

Perwira jaga adalah wakil nakhoda dan tanggung jawabnya setiap waktu adalah melaksanakan tugas jaga kapal dengan seksama. Perwira jaga harus mengenal sifat-sifat dari kapalnya dan harus mematuhi semua peraturan untuk mencegah tubrukan di laut. Sebagai tambahan Perwira jaga harus memastikan bahwa pengawasan yang efisien selalu terpelihara. Di kapal-kapal dengan sebuah ruang peta

terpisah. Perwira jaga, sebelum mendatangi ruang tersebut untuk melakukan tugas-tugas navigasi, harus memastikan bahwa keadaan sekitarnya aman untuk melakukan tugas-tugas tersebut, dan pengawasan yang efisien sedang dilakukan.

Perkembangan terakhir dalam disain kapal-kapal dagang/niaga menyebabkan pengurangan jumlah anggota pekerja kapal. Ini berarti bahwa peran-peran dari petugas jaga menjadi lebih luas bukan hanya sekedar pengawasan kapal, akan tetapi juga penanganan semua administrasi kapal.

2.1.2. Prinsip - Prinsip Dasar Yang Harus Dipatuhi Dalam melaksanakan Suatu Jaga Laut Yang Aman.

Capt. Istopo dalam buku P2TL 2008 dalam aturan 2 hal ini yang harus diperhatikan yaitu :

2.1.2.1. Pihak - pihak yang langsung berhubungan dengan pemilik kapal, pengelola pelayaran, nakhoda dan personil jaga laut pada kegiatan berikut harus melakukan untuk menjamin bahwa jaga laut dilaksanakan selamanya.

2.1.2.3. Nakhoda tiap kapal terikat untuk menjamin bahwa jaga laut pengaturannya baik untuk melaksanakan jaga laut yang baik.

Dibawah pengarahan umum nakhoda, maka perwira jaga bertanggung jawab terhadap navigasi kapal yang aman selama tugasnya dan bertanggung jawab khususnya dalam pencegahan tubrukan dan kekandasan.

2.1.3.3. Prinsip dasar, termasuk tetapi tidak terbatas pada hal-hal berikut, harus dilakukan bagi semua kapal.

Pengaturan jaga harus di susunan dengan baik dan cukup untuk menanggulangi terhadap lingkungan dan kondisi dan harus diperhitungkan akan kebutuhan untuk melakukan pengamatan yang baik. Jika menentukan susunan jaga di anjungan yang mungkin melibatkan kelasi yang baik maka faktor-faktor berikut harus diperhitungkan antara lain.

1. Anjungan tidak boleh ditinggalkan walau sekejap.
2. Kondisi cuaca, jarak penglihatan dan cuaca siang atau gelap.
3. Untuk menghadapi ancaman – ancaman yang mungkin memerlukan perwira jaga untuk memerlukan tugas tambahan.
4. Tiap kepentingan yang tidak biasa pada jaga pelabuhan sebagai akibat dari operasi khusus di sekitarnya.

Sehat Untuk Melakukan tugas, sistem pengaturan jaga harus diatur sedemikian rupa, agar efisiensi dari perwira atau kelasi jaga tidak terganggu dengan tugas jaga diembannya, tugas-tugas harus diatur sedemikian rupa agar tugas jaga pertama dari awal pelayaran dan diantara petugas pengganti haruslah cukup untuk beristirahat agar tidak mengganggu tugasnya.

Perwira-perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga pelabuhan, sebagaimana ditegaskan dalam Kode STCW dan di bawah pengarahannya, harus segera ada di tempat dan ada dalam jangkauan untuk menangani masalah masalah yang berada di deck, dan jika diperlukan harus berada di ruang *Cargo Control Room* selama periode-periode tanggung jawabnya. Suatu tugas jaga yang memadai dan efektif dipelihara guna tujuan keamanan sepanjang waktu, ketika kapal sedang sandar dan jika kapal yang bersangkutan membawa muatan yang berbahaya, maka pengaturan tugas jaga harus memperhitungkan sepenuhnya tentang sifat, kualitas, kemasan dan penyimpanan muatan berbahaya yang bersangkutan dan juga harus memperhitungkan sepenuhnya setiap kondisi tertentu yang berlaku di atas kapal maupun di pelabuhan.

Beritahu nakhoda jika terjadi keraguan dan tindakan apa yang harus dilakukan demi keamanan. Tidak menyerahkan jaga ke perwira pengganti jika dia mempunyai alasan dan percaya bahwa penggantinya tidak mampu untuk melakukan tugasnya dengan baik. Dalam hal ini harus melaporkan kepada nakhoda. Untuk pergantian jaga, maka perwira pengganti harus percaya pada posisi duga atau benar dan disesuaikan dengan arah, haluan dan kecepatan dan

harus memperhatikan setiap bahaya yang mungkin dihadapi selama jaga. Harus dicatat dengan baik dari gerakan dan keaktifan selama jaga sehubungan dengan navigasi kapal.

Pengamatan harus dilakukan, sebagai tambahan untuk melakukan pengamatan yang baik untuk menilai situasi sepenuhnya dan resiko tubrukan, kekandasan dan bahaya navigasi lain, tugas pengamat termasuk mendeteksi kapal terbang yang berada dalam bahaya, awak kapal yang tenggelam, kerangka kapal dan barangnya dalam melaksanakan pengamatan harus memperhatikan. Pengamatan harus mampu memberikan perhatian penuh dalam melakukan pengamatan dan tidak boleh melakukan tugas lain yang akan mengganggu tugasnya. Tugas pengamat dan jurumudi dipisahkan dan jurumudi tidak boleh dianggap sebagai pengawas saat memegang kemudi, kecuali di kapal kecil dimana sekeliling kemudi tidak terhalang dan tidak ada yang menghalangi pandangan waktu malam. Perwira jaga mungkin merupakan pengamat tunggal pada siang hari kecuali bahwa tiap keadaan. Situasi telah dilakukan secara hati-hati dan telah dibentuk tanpa keraguan bahwa aman untuk berbuat demikian.

1. Keadaan cuaca
2. Jarak penglihatan

3. Perhatian yang diperlukan saat berada di pelabuhan.

Bantuan segera ada untuk anjungan pada setiap perubahan pada situasi yang diperlukan.

2.1.3. Tugas Jaga (*Watch Keeping*)

Capt. E.W Manikome Spi. Dalam serial buku saku pelaut dari hasil penelitian untuk dinas jaga Pelabuhan berbagai peraturan dan penyelesaian yang disetujui oleh para wakil dari *Internasional Maritime Organization* (IMO-Organisasi Maritim Internasional) dimaksudkan untuk membantu para pelaut dalam memenuhi tugas-tugas jaga mereka dengan seksama.

Sebagai dasar dari penjelasan tentang tugas jaga, dalam hal ini dikutip dari konvensi *Internasional untuk Standard of Training Certification And WatchKeeping For Seafarers* (STCW 1978, Amandemen 1995), suatu Badan Internasional yang paling berwenang untuk hal itu.

Adapun kutipan-kutipan itu termasuk :

1. *Basic Principles To Be Observed In Keeping a Safe Navigation Watch* (Prinsip-prinsip dasar yang harus dipatuhi dalam memelihara suatu tugas bernavigasi yang aman).
2. *Recommendation On Operational Guidance For Officers In Charge Of Navigational Watch* (Rekomondasi untuk pedoman operasional bagi para perwira yang bertanggung jawab atas tugas bernavigasi).

3. *Recommendation of Principles and Operational Guidance Deck Officers In Charge of Watch in Port* (Remondasi-rekomendasi atas pedoman prinsip-prinsip dan operasional bagi para perwira geladak kapal yang bertanggung jawab atas penjagaan Di pelabuhan).

2.1.4. Tujuan Dari Tugas Jaga

Tujuan dari tugas jaga dan checklist dari tugas jaga seorang perwira, dapat dibagi menjadi :

- 2.1.4.1. Menjaga keamanan kapal antara lain: pencurian, hanyut, kandas, kebakaran dan lain-lain
- 2.1.4.2. Menjalankan perintah nahkoda antara lain: standing order, tingkat order yang sifatnya umum atau khusus
- 2.1.4.3. Menjalankan perintah / ketentuan yang berlaku antara lain: pemasangan penerangan, mencegah polusi air / udara, memasang bendera / semboyan yang diharuskan serta mengikuti peraturan Bandar.

2.1.5. **Persiapan-persiapan sebelum Melaksanakan Tugas Jaga**

Sesuai dengan SCTW 1995 sistem jaga harus dilaksanakan sedemikian rupa sehingga efisiensi bagi para perwira jaga tidak terhambat oleh kelelahan. Tugas-tugas harus diatur agar penjagaan pertama pada saat jaga Pelabuhan dan istirahat jaga setelah itu secara memadai diistirahatkan dan yang sebaiknya memiliki kebugaran untuk tugas jaga berikutnya. Maksudnya yaitu jangan mendapatkan

penjagaan ganda dimana setelah jaga di deck selama 4 jam sewaktu bongkar dipelabuhan jika kapal berlayar pada saat jam jaganya diistirahatkan agar memiliki kebugaran dalam tugas jaga nantinya.

Sesuai dengan *Code of Federal Regulations* (Kode Peraturan Federal Amerika Serikat) Judul 46. Bagian 157.20-5(b) dan 157.20-10(a) tugas jaga tiga sistem meliputi semua perwira terdaftar dan mereka harus tidak diminta bertugas lebih dari 8 jam dalam satu hari, kecuali di bawah kondisi luar biasa. Untuk kapal-kapal dagang saat ini. Kelelahan bisa merupakan suatu masalah, terutama untuk Muallim I yang bertugas jaga di atas kapal dengan tiga petugas bergiliran. Perwira Jaga harus menyiapkan dirinya sendiri untuk penjagaan itu, dengan memikirkan bahwa persiapan sebelumnya yang tepat mencegah kinerja yang buruk.

Ia harus mengenal rencana dan peta pelayaran yang akan digunakan selama jaga empat jam. Perwira Jaga harus membaca dan menandatangani perintah-perintah jaga sebelum jaga pertamanya berada di ruang peta paling tidak 20 menit sebelum jaga dan mengenal peta yang akan digunakan. Jika tugas jaga malam hari, Perwira Jaga harus membaca serta menandatangani perintah malam dan memungkinkan waktu untuk penyesuaian penglihatan malam. Pergantian jaga harus lengkap sebelum hal itu diulangi. Hal ini secara resmi mentransfer jaga. Harus ada daftar pemeriksaan (*check list*) dimana

para perwira yang bertugas dan menggantikan harus menandatangani.

2.1.6. Pedoman Tentang Pelaksanaan Tugas Jaga

Pedoman operasional ini dibawah ini harus dipertimbangkan oleh perusahaan-perusahaan, Nakhoda dan perwira-perwira tugas jaga. Pedoman khusus yang diperlukan untuk kapal-kapal jenis tertentu atau untuk kapal-kapal yang bermuatan berbahaya, beracun atau mudah terbakar. Nakhoda harus memberi pedoman operasional untuk hal ini sepenuhnya, dan perwira-perwira tugas jaga harus selalu ingat, bahwa pelaksanaan tugas secara efisien adalah perlu demi keselamatan jiwa dan harta benda di laut dan untuk mencegah pencemaran lingkungan laut.

2.1.7 *Fire Fighting Equipment*

Untuk mencegah dan menanggulangi bahaya kebakaran, perlu di siapkan alat-alat pemadam kebakaran yang berfungsi dengan baik. Oleh karena itu harus dilaksanakan perawatan alat-alat pemadam kebakaran secara efektif, agar penggunaan alat-alat pemadam kebakaran dapat berfungsi dengan baik saat terjadi bahaya kebakaran dan juga harus di laksanakan latihan kebakaran secara teratur sesuai berikut macam macam *Fire fighting Equipment*.

2.1.7.1. *Portable & Semi Portable Fire Extinguishers* (Alat

Pemadam Api Ringan/APAR) Kebakaran kecil yang terjadi di atas kapal harus segera dipadamkan dan biasanya dapat

dipadamkan dengan mudah memakai *portabel fire extinguisher* (Alat Pemadam Api Ringan/APAR). *Semi portabel fire extinguisher* (APAR beroda) dipakai bila diperlukan media pemadam dengan jumlah yang lebih banyak untuk pemadaman. APAR biasanya digunakan untuk api yang mula (kecil), karena keterbatasan waktu dan penggunaannya yang singkat, maka akan berhasil apabila dapat menguasai kebakaran dalam waktu satu menit atau kurang.

2.1.7.2. *Fixed Fire Extinguisher System* (Sistem Pemadaman Api Tetap/APAT) Tujuan utama pemadaman adalah cepat mengontrol kebakaran dan menyelesaikan pemadaman tersebut. Hal ini hanya dapat dilaksanakan jika media pemadamnya dibawa ketempat kebakaran dengan cepat dan dalam jumlah yang banyak. Dengan menggunakan sistem pemadam api tetap, maka pekerjaan itu dapat dilakukan dengan akurat dan tetap.

2.1.8. Tugas dan Tanggung Jawab Crew saat Kapal Pelabuhan Jangkar:

2.1.8.1. Mengontrol keliling kapal terhadap perahu-perahu pencuri, maupun bahaya-bahaya lain.

2.1.8.2. Memeriksa posisi jangkat setiap saat, apakah jangkar meggaruk, khususnya pada cuaca buruk, angin keras.

2.1.8.3. Menyalakan penerangan yang sesuai bagi kapal berlabuh pada malam hari, dan memasang bola jangkar pada siang hari serta memberikan isyarat bunyi dalam tampak terbatas.

2.1.8.4. Meronda peranginan palka, kran-kran air, lashing muatan, cerobong asap.

2.1.8.5. Membaca *draft* dan mencatat kondisi kapal.

**2.1.9. Ketika mengambil alih tugas jaga pelabuhan ada informasi-
Informasi yang harus disampaikan Perwira Jaga kepada Perwira
Pengganti.**

2.1.9.1. Kedalaman air dimana kapal sandar atau berlabuh pada saat itu.

2.1.9.2. *Draft* kapal pada saat itu.

2.1.9.3. Keadaan jangkar dan rantai yang dipakai.

2.1.9.4. Tali-tali yang dipakai untuk sandar, serta keadaan saat itu.

2.1.9.5. Keadaan dan kesiapan mesin induk sehubungan dengan tiap keadaan darurat yang mungkin terjadi.

2.1.9.6. Keadaan muatan yang dibongkar dan dimuat termasuk jumlah dan sisa yang ada diatas kapal.

2.1.9.7. Tingkat ketinggian air got dan tangki ballast.

2.1.9.8. Lampu-lampu dan sosok benda yang dipasang atau isyarat bunyi yang harus dibunyikan.

2.1.9.9. Jumlah awak kapal yang harus ada dikapal.

2.1.9.10. Kesiapan *Fire fighting Equipment* diatas kapal

2.1.9.11. Perintah umum dan khusus dari nakhoda.

2.1.9.12. Jalur komunikasi yang dapat dipergunakan dalam keadaan darurat, untuk menghubungi personil darat antara lain *Port Authorities* dalam keadaan darurat atau untuk mendapatkan bantuan-bantuan. Setiap keadaan yang dapat mempengaruhi keselamatan kapal, orang-orang dan muatan serta pencegahan pencemaran lingkungan.

2.1.10. Tugas dan Tanggung Jawab *Crew* Saat Kapal Sandar di Dermaga / terikat di *Single Buoy Mooring* (SBM) :

2.1.10.1. Meronda keliling pada saat-saat tertentu pada bagian-bagian kapal.

2.1.10.2. Memperlihatkan pasang surut air pelabuhan

2.1.10.3. Memperhatikan *Gangway*, dan tali tali tros,

2.1.10.4. Melarang orang yang tidak berkepentingan naik ke kapal

2.1.10.5. Membaca draft dan mencatat kondisi kapal

2.1.10.6. Mencegah polusi air maupun udara

2.1.10.7. Mengontrol pemakaian air tawar dan menjaga stabilitas kapal.

2.1.11. Tugas dan Tanggung jawab *Crew* saat Bongkar Muat

2.1.11.1. Membaca stowage plan muatan yang dimuat dan dibongkar, memperhatikan asas –asas muatan.

2.1.11.2. Mengontrol bekerjanya peralatan muat bongkar seperti *Pressure Manifold*, *Pressure Pompa*, dan Kecepatan pompa

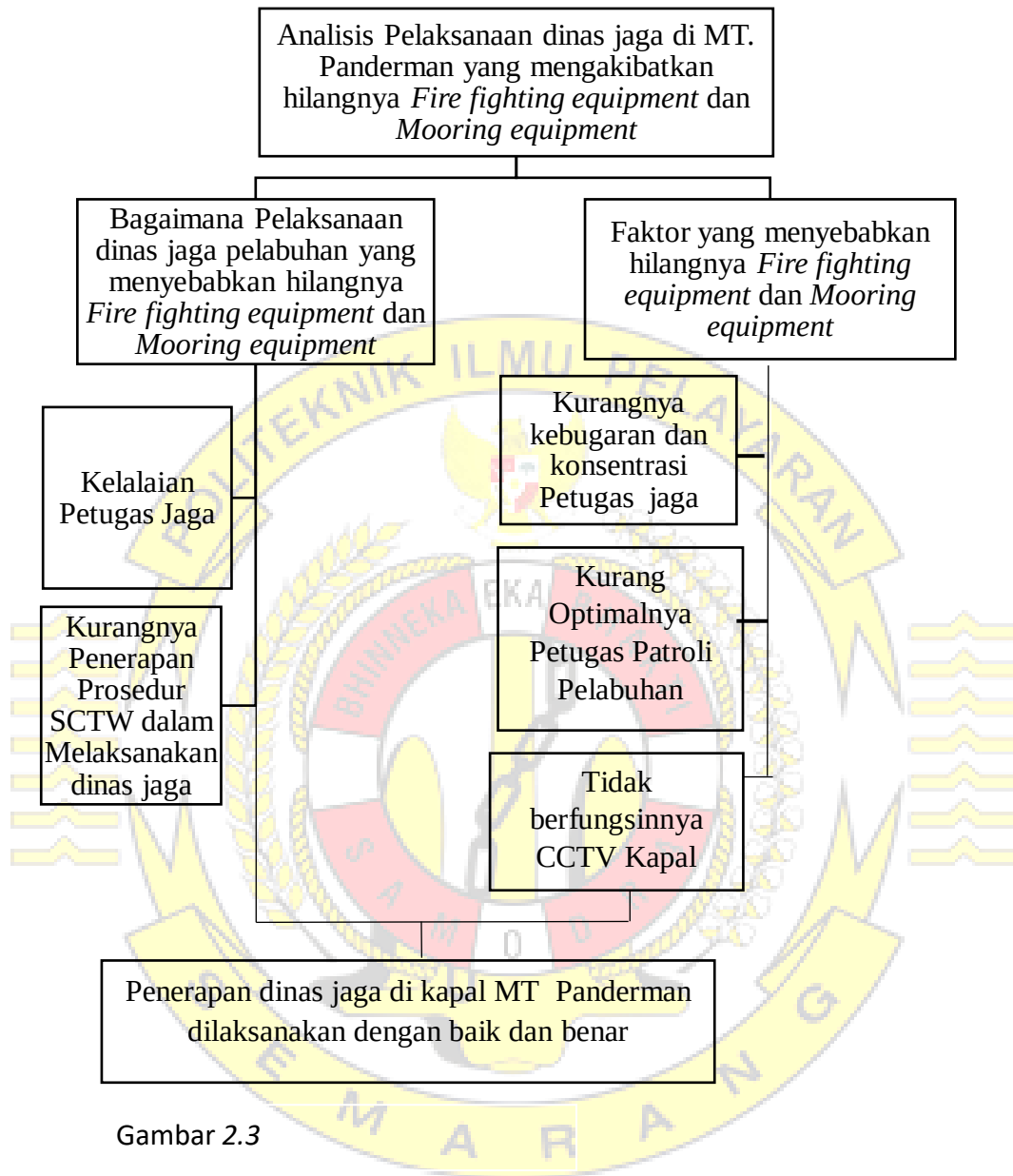
2.1.11.3. Membaca draft dan membuat kondisi kapal

2.1.11.4. Mengawasi tangki – tangka yang di *Loading cargo* agar tidak terjadi *Leaking* dan pencemaran LIngkungan

2.2. Kerangka Teoritis

Kerangka teoritis adalah garis besar atau rancangan seperangkat konsep sistematis yang terkait dan terhubung sehingga membentuk pandangan tentang suatu masalah yang menjadi pegangan pokok penulis. Pada kerangka teoritis ini penulis menggambarkan dengan langkah-langkah yang sudah direncanakan sedemikian sehingga mendapatkan alur pemikiran untuk melaksanakan penelitian. Pertama-tama penulis menentukan permasalahan yang terjadi di kapal dan menjabarkan menjadi beberapa cara untuk menyelesaikan permasalahan tersebut. Setelah terdapat solusi untuk penyelesaian ditariklah kesimpulan dari beberapa solusi yang sudah ada.

2.3. Kerangka Berpikir



Gambar 2.3

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1. Simpulan

Dari semua pembahasan yang telah diuraikan pada bab sebelumnya penulis dapat diambil kesimpulan sebagai berikut.

- 5.1.1. Bagaimana pelaksanaan dinas jaga pelabuhan yang menyebabkan hilangnya *fire fighting equipment* dan *mooring equipment*..

Berdasarkan observasi yang dilakukan penulis terhadap kasus tersebut maka penulis dapat menyimpulkan bahwa pelaksanaan dinas jaga dipelabuhan pada MT. Panderman banyak ditemukan berbagai sebab. Sebab yang pertama adalah *crew* jaga yang lalai akan tugas dan tanggung jawabnya sebagai *crew* yang sedang melakukan dinas jaga. Sebab yang kedua adalah *crew* di atas kapal MT. Panderman tidak menerapkan prosedur yang ada di dalam STCW sewaktu proses dinas jaga.

- 5.1.2. Faktor yang menyebabkan hilangnya *fire fighting equipment* dan *mooring equipment*.

Faktor yang menyebabkan hilangnya *fire fighting equipment* dan *mooring equipment* di akibatkan beberapa hal yaitu kurangnya kebugaran dan konsentrasi *crew* yang sedang melaksanakan dinas jaga, tidak berfungsinya kamera CCTV di atas kapal, dan kurang optimalnya petugas patroli di pelabuhan.

5.2. Saran

Pada kesempatan ini penulis akan memberikan saran. Saran-saran tersebut adalah

5.2.1. Hilangnya *fire fighting equipment* dan *mooring equipment* Kebocoran *rubber sel* terjadi dikarenakan faktor kelalaian *crew* dan pengetahuan *crew* yang kurang akan dinas jaga yang baik dan benar. Untuk itu sebaiknya *crew* sebelum melaksanakan tugas jaga dilaksanakan *took box meeting* yang bertujuan untuk memberi pembelajaran atau pengetahuan untuk melaksanakan tugas dinas jaga dengan baik dan benar.

5.2.1. Hilangnya *fire fighting equipment* dan *mooring equipment* di atas kapal dapat membahayakan keselamatan *crew* di kapal jika terjadi suatu keadaan darurat kebakaran. maka untuk itu para perwira jaga sebaiknya harus juga selalu memperhatikan hal-hal seperti kebugaran *crew*, CCTV, dan kurang optimalnya petugas patroli di pelabuhan yang mempengaruhi akan terjadi pencurian di atas kapal.

sel terjadi dikarenakan faktor kelalaian *crew* dan pengetahuan *crew* yang kurang akan dinas jaga yang baik dan benar. Untuk itu sebaiknya *crew* sebelum melaksanakan tugas jaga dilaksanakan *took box meeting* yang bertujuan untuk memberi pembelajaran atau pengetahuan untuk melaksanakan tugas dinas jaga dengan baik dan benar.

5.2.1. Hilangnya *fire fighting equipment* dan *mooring equipment* di atas kapal dapat membahayakan keselamatan *crew* di kapal jika terjadi suatu keadaan darurat kebakaran. maka untuk itu para perwira jaga sebaiknya harus juga selalu memperhatikan hal-hal seperti kebugaran *crew*, CCTV, dan kurang optimalnya petugas patroli di pelabuhan yang mempengaruhi akan terjadi pencurian di atas kapal.



DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, Rifa'i, 2021 *Pengantar Metodologi Penelitian*, CV. SUKA-Press UIN Sunan Kalijaga, Yogyakarta.
- Afifuddin, and Beni Ahmad Saebani, 2012, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, CV. Pustaka Setia, Bandung.
- Afrizal, 2016, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, CV. Raja Grafindo Persada, Depok.
- Hikmawati, Fenti, 2017, *Metodologi Penelitian*, CV. Raja Grafindo Persada, Depok.
- IMO, 2011, *Cargo Stowage and Securing*, CV. International Maritime Organization, London.
- Insight, Marine, 2019, *A Guide to Container Ship Design and Operation*.
- Khairani, Ade Irma, 2019, *Metodologi Penelitian Kualitatif Case Study*, CV. Trans Info Media, Medan.
- Moleong, Lexy J, 2018, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, CV. Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Nazir, Moh, 2005, *Metode Penelitian*, CV. Ghalia Indonesia, Bogor.
- Raihan, 2017, *Metodologi Penelitian*, CV. UIN Jakarta, Jakarta.
- Rohman, Moh Aziz, 2019, *Penanganan Dan Pengaturan Muatan*. CV. Oxy Consultant, Jakarta.
- Soegiyono, 2011, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D*, CV. Alfabeta, Bandung.

Lampiran 1



PANDERMAN (P.1031)

SHIP PARTICULARS

CALL SIGN	YBVE2
IMO NUMBER	9793454
MMSI NO.	525108004
VESSEL TYPE	CRUDE OIL TANKER
HULL NO.	288
OWNER	PT PERTAMINA (PERSERO)
BUILDER	PT DAYA RADAR UTAMA Unit V – Lamongan – Jawa Timur Indonesia
Year Of Built	Oct 2014
FLAG	PANAMA (Construction) INDONESIA (Operation)
CLASS	BV



VESSEL DETAILS

CLASS NOTATION	I +Hull +Mach Oil Tanker ESP, Unrestricted Navigation, CPS(WBT), MON-SHAFT, GREEN PASSPORT, BWT, CLEANSHIP, INWATERSURVEY, VCS	
SPEED	SERVICE SPEED	13.00 knots (Planned)
DIMENSION	LOA	157.50 m
	LBP	149.03 m
	BREADTH MOULDED	27.70 m
	DEPTH MOULDED	12.00 m
	MAX DRAFT	7.00 m
TONNAGE	GROSS TONNAGE	14750 t
	NET TONNAGE	4583 t
WEIGHT	LIGHTSHIP	6692.68 t
	DEADWEIGHT	17759.80 t
CAPACITIES	CARGO TANK CAPACITY	24725 m ³ (Including Slop Tank)
PUMPS	CARGO PUMP	3 x 650 m ³ /h x 125 mTH
	STRIPPING PUMP	1 x 100 m ³ /h x 100 mTH
	BALLAST PUMP	2 x 300 m ³ /H x 20 mTH
MAIN ENGINE	MAKER	STX-MAN 6S35MC7
	TYPE	TWO (2) STROKE, LOW SPEED SINGLE-ACTING, CROSSHEAD, DIRECT- REVERSIBLE, TURBO CHARGE MARINE DISESEL ENGINE
	ENGINE POWER	BHP : 5951.74 HP, MCR 4440 kW (173 RPM)
	CYLINDER	6 CYLINDER / HFO-MDO
AUXILIARY ENGINE	MAKER	YANMAR 6EY22ALW
	TYPE	HORIZONTAL SYNCHRONOUS AND REVOLVING FIELD TYPE, MEDIUM SPEED
	RATE OUTPUT	850 kW
PROPELLER	TYPE	4 Blade Solid, Skew type
	DIAMETER X MEAN PITCH	4300 mm x 2809.3 mm
CREW	COMPLIMENT	28 Persons

Lampiran 2

PT.PERTAMINA (PERSERO)
Marketing & Trading – Shipping
MT. PANDERMAN / YBVE 2



BERITA ACARA
No.125/F309C/YBVE 2 /VI/2020

Pada hari ini Selasa Tanggal 16 juni 2020 saat kapal sedang sandar di Pelabuhan Plaju, pada jam 11.30 WIB telah hilang peralatan pemadam api dan tali kejadian ini terjadi saat kapal sedang melaksanakan bongkar muat, dengan jenis muatan BUCO, peristiwa tersebut terjadi akibat lalainya crew saat melaksanakan dinas jaga bongkar muat.

Berikut daftar barang yang hilang :

1. Hose
2. Nozel
3. Alat pemadam Api Ringan (APAR)
4. Tali sepanjang 50 Meter

Demikian Berita Acara perihal kehilangan ini dibuat sebenar – benarnya untuk menjadi untuk dipergunakan sebagai mana mestinya.

Nakhoda,



Capt. W. James Randolph
Np. 747931

Lampiran 3

Transkrip Wawancara

Identitas Responden :

No Responden :

Nama Lengkap :

Waktu Wawancara :

Jenis Kelamin :

Jabatan :

Pertanyaan untuk responden utama :

1. Apa dampak yang ditimbulkan akibat hilangnya fire fighting equipment dan Mooring equipment ?
2. Bagaimana CCTV kapal saat peristiwa tersebut terjadi ?
3. Mengapa peristiwa hilangnya fire fighting equipment dan Mooring equipment terjadi?
4. Bagaimana Patroli pengawasan Pelabuhan yang mengawasi perairan saat peristiwa tersebut terjadi ?

Identitas Responden :

No Responden : 01

Nama Lengkap : Willibrodus James Randolph

Wawancara : 17 Juni 2020

Jenis Kelamin : Laki-laki

Jabatan : Master

1. Mengapa peristiwa hilangnya fire fighting equipment dan Mooring equipment terjadi?

Menurut saya hilangnya peralatan tersebut karena saat jurumudi dan kelasi masih mengatasi masalah leaking di manifold sehingga mereka tidak melakukan deck around ke sekitaran kapal, bisa dianggap mereka lalai dalam menjalankan tugasnya.

2. Apa dampak yang ditimbulkan akibat hilangnya fire fighting equipment dan Mooring equipment ?

Hilangnya Peralatan tersebut dapat mengakibatkan kinerja kapal terkendala karena tidak lengkapnya peralatan tersebut, walaupun peralatan tersebut dapat diganti namun dari segi finansial perusahaan dan kapal dirugikan.

3. Bagaimana CCTV kapal saat peristiwa tersebut terjadi ?

Saya sudah membuat berita acara dan pengajuan tentang rusaknya CCTV sekitar 2 bulan yang lalu, dan belum ada tanggapan dari perusahaan, yang menyebabkan saat kehilangan peralatan tersebut CCTV tidak dapat merekam peristiwa tersebut.

4. Bagaimana Patroli pengawasan Pelabuhan yang mengawasi perairan saat peristiwa tersebut terjadi ?

Info dari Mualim 3 dari pihak patroli Pelabuhan telah menginformasikan bahwa sekitaran perairan kapal aman, tapi saat kapal menginformasikan perihal hilangnya peralatan tersebut, dari pihak Pelabuhan tidak menindak lanjuti.



Identitas Responden :

No Responden : 02

Nama Lengkap : Andriyanto

Wawancara : 17 Juni 2020

Jenis Kelamin : Laki-laki

Jabatan : Mualim 1

1. Mengapa peristiwa hilangnya fire fighting equipment dan Mooring equipment terjadi?

Hilangnya peralatan tersebut karena saat jurumudi dan kelasi masih mengatasi masalah di manifold yang mana masalah mengenai muatan lebih penting karena terjadi leaking di manifold, karena terbagi fokus petugas jaga, deck around tidak dijalankan dengan baik.

2. Apa dampak yang ditimbulkan akibat hilangnya fire fighting equipment dan Mooring equipment ?

Hilangnya Peralatan tersebut mengakibatkan perlunya digantinya peralatan tersebut dengan cadangan di kapal, tidak berdampak terhadap keselamatan kapal dan crew dikarenakan dapat digantinya peralatan tersebut dengan cadangan yang berada di kapal

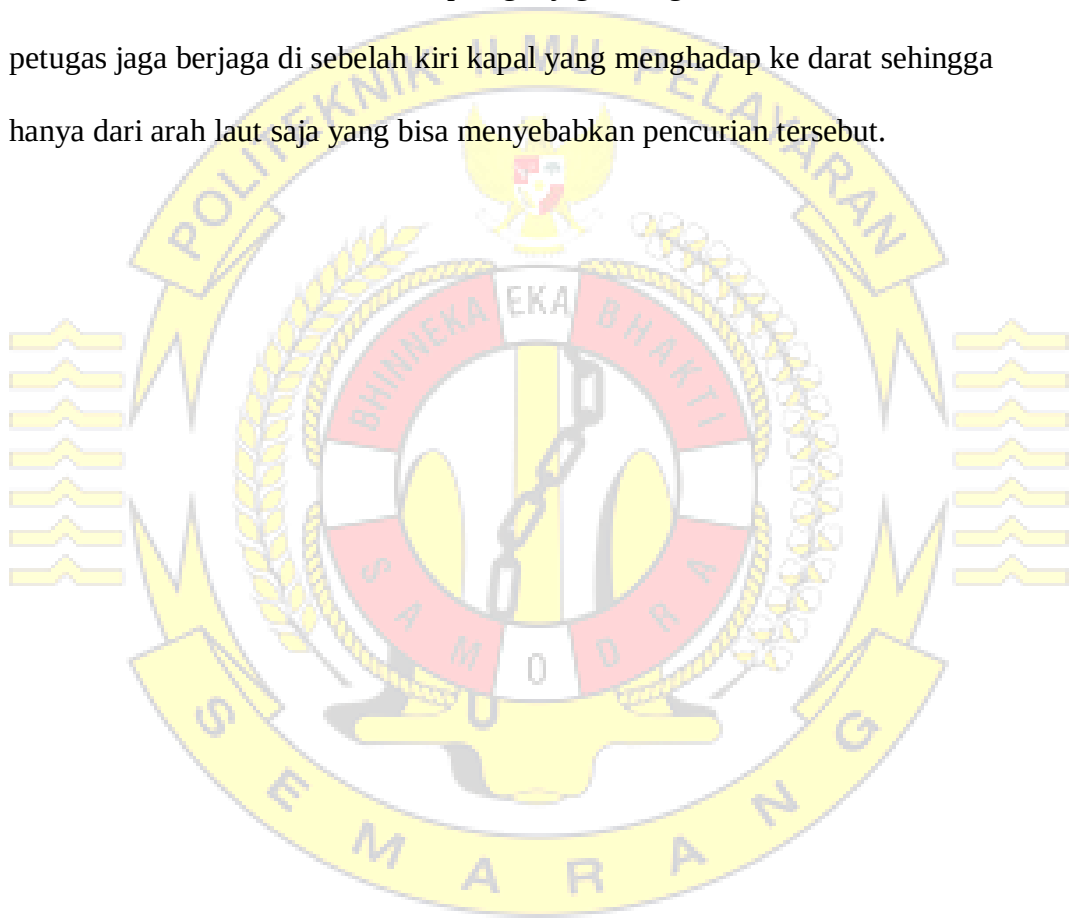
3. Bagaimana CCTV kapal saat peristiwa tersebut terjadi ?

Pengambilan gambar yang biasa dilakukan CCTV terhadap keadaan kapal tidak dapat dilakukan saat itu karena rusaknya CCTV tersebut, telah dikirimkan

berita acara tentang rusaknya CCTV yang belum ditindak lanjuti oleh pihak perusahaan

4. Bagaimana Patroli pengawasan Pelabuhan yang mengawasi perairan saat peristiwa tersebut terjadi ?

Menurut saya setelah berdiskusi dengan mualim 3, pencurian peralatan tersebut dari arah laut karena saat petugas jaga mengatasi masalah di manifold, petugas jaga berjaga di sebelah kiri kapal yang menghadap ke darat sehingga hanya dari arah laut saja yang bisa menyebabkan pencurian tersebut.



Identitas Responden :

No Responden : 03

Nama Lengkap : Yosa Akbar Pradana

Wawancara : 18 Juni 2020

Jenis Kelamin : Laki-laki

Jabatan : Mualim 2

1. Mengapa peristiwa hilangnya fire fighting equipment dan Mooring equipment terjadi?

Peralatan hilang dikarenakan saat petugas jaga mengatasi masalah di manifold menyebabkan crew lalai dalam melaksanakan pekerjaannya yang lain.

2. Apa dampak yang ditimbulkan akibat hilangnya fire fighting equipment dan Mooring equipment ?

Hilangnya Peralatan tersebut mengakibatkan perlunya digantinya peralatan tersebut dengan cadangan di kapal, tidak berdampak terhadap keselamatan kapal dan crew dikarenakan dapat digantinya peralatan tersebut dengan cadangan yang berada di kapal

3. Bagaimana CCTV kapal saat peristiwa tersebut terjadi ?

Pengambilan gambar yang biasa dilakukan CCTV terhadap keadaan kapal tidak dapat dilakukan saat itu karena rusaknya CCTV tersebut, telah dikirimkan berita acara tentang rusaknya CCTV yang belum ditindak lanjuti oleh pihak perusahaan

4. Bagaimana Patroli pengawasan Pelabuhan yang mengawasi perairan saat peristiwa tersebut terjadi ?

Info dari Mualim 3 dari pihak patroli Pelabuhan telah menginformasikan bahwa sekitaran perairan kapal aman, tapi saat kapal menginformasikan perihal hilangnya peralatan tersebut, dari pihak Pelabuhan tidak menindak lanjuti.



Identitas Responden :

No Responden : 04

Nama Lengkap : Ahmad Fauzi

Wawancara : 17 Juni 2020

Jenis Kelamin : Laki-laki

Jabatan : Jurumudi (A/B)

1. Mengapa peristiwa hilangnya fire fighting equipment dan Mooring equipment terjadi?

Saat saya mengatasi Leaking di manifold menggunakan drum untuk menampung minyak yang tumpah, perintah dari mualim 3 karena oil spill box harus kering perintah dari mualim 1, dan saat masalah leaking selesai berbarengan dengan handover saya dengan jurumudi selanjutnya, saya hanya menginformasikan masalah di manifold dan berpikir tidak ada masalah lainnya.

2. Apa dampak yang ditimbulkan akibat hilangnya fire fighting equipment dan Mooring equipment ?

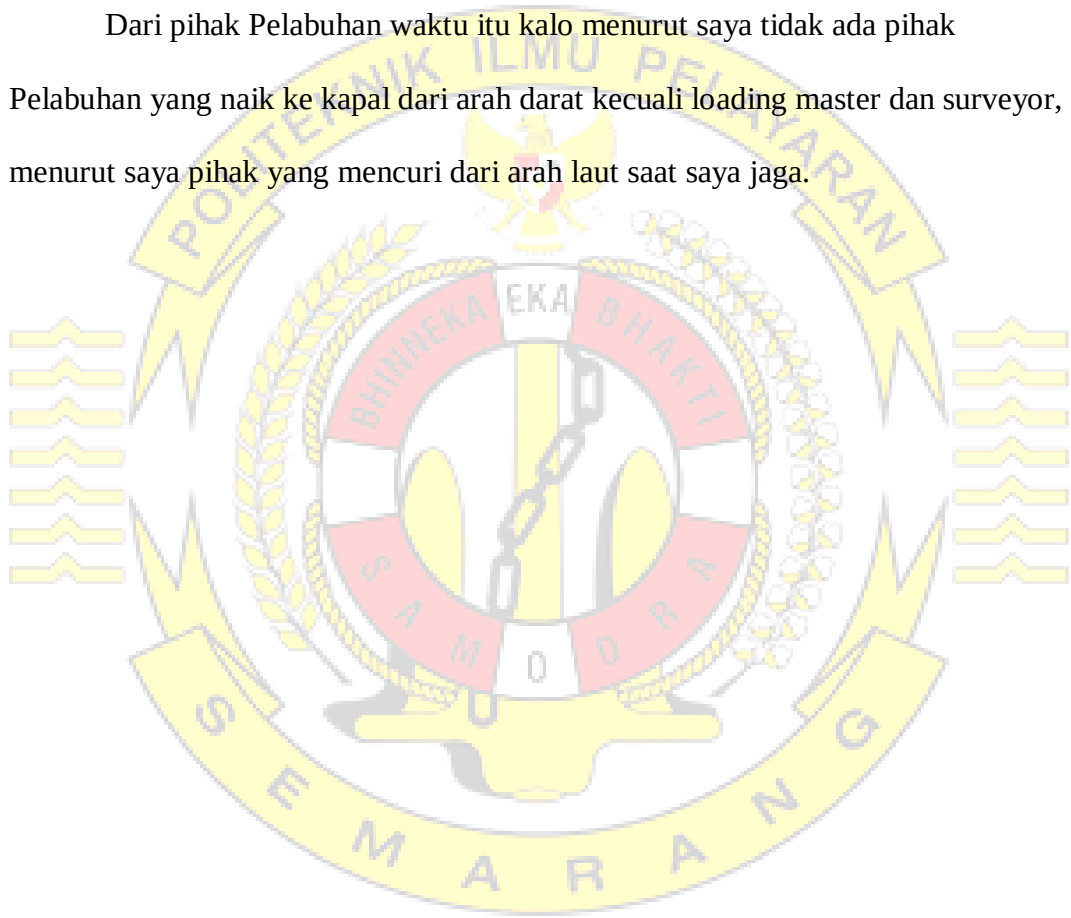
Tidak terjadi masalah karena hilangnya peralatan tersebut, masih ada cadangan di Gudang untuk hose, nozel dan tali tross.

3. Bagaimana CCTV kapal saat peristiwa tersebut terjadi ?

Saya sudah tau masalah CCTV sudah mati dari 2 bulan lalu, mualim 2 sudah menginformasi saat Toolboc meeting tapi belum ada perbaikan dari perusahaan.

4. Bagaimana Patroli pengawasan Pelabuhan yang mengawasi perairan saat peristiwa tersebut terjadi ?

Dari pihak Pelabuhan waktu itu kalo menurut saya tidak ada pihak Pelabuhan yang naik ke kapal dari arah darat kecuali loading master dan surveyor, menurut saya pihak yang mencuri dari arah laut saat saya jaga.



Lampiran 4

PT.PERTAMINA (PERSERO)
Marketing & Trading – Shipping
MT.PANDERMAN / YBVE 2



BERITA ACARA
No.087/ F309C /YBVE2 /IV/2020

Pada hari ini Jum'at saat Mualim 2 melakukan pemeriksaan bulanan alat alat navigasi di anjungan ditemukan bahwa Kamera CCTV yang berhubungan dengan monitor dianjungan dalam keadaan rusak, perlu diperbaiki dan pengiriman barang tersebut untuk pelaksanaan kinerja kapal.

Barang yang perlu diadakan :

1. paket CCTV kapal merek HIKVISION

Demikian Berita Acara ini dibuat sebagai pendukung dalam pengadaan peralatan tersebut dan dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Nakhoda



Capt. W. James Randolph
Np. 747931

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Muhammad Hanif Chandra Mirfaq
2. Tempat, Tanggal lahir : Temanggung, 13 Maret 1999
3. Alamat : Komplek Mutiara Garuda Blok E1 / 1 Kampung
Melayu Timur Teluk Naga, Tangerang Banten
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Sidrotul Muntaha
 - b. Ibu : Siti Khalimah
6. **Riwayat Pendidikan**
 - a. SDIT AT- TAQWA TANGERANG Lulus Tahun 2011
 - b. SMPIT ASY- SYUKRIYYAH TANGERANG Lulus Tahun 2014
 - c. MAN 1 YOGYAKARTA Lulus Tahun 2017
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. **Pengalaman Praktik Laut (PRALA)**
 - Kapal : MT. Panderman
 - Perusahaan : PT. PERTAMINA (Persero)
 - Alamat : J Jln. Merdeka Timur 1A Jakarta 10110